

# 交通事故は増えたのか、減ったのか：統計にみる 交通安全史(第8回)女性の原付自転車事故史

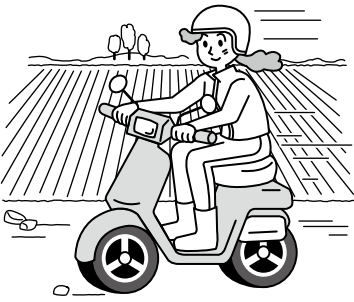
|     |                                                                                     |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 著者  | 吉田 信彌                                                                               |
| 雑誌名 | 人と車                                                                                 |
| 巻   | 52                                                                                  |
| 号   | 11                                                                                  |
| ページ | 14-17                                                                               |
| 発行年 | 2016-11-01                                                                          |
| URL | <a href="http://id.nii.ac.jp/1204/00023900/">http://id.nii.ac.jp/1204/00023900/</a> |

# 交通事故は増えたのか、減ったのか

## 第8回

### 女性の原付自転車事故史

東北学院大学 教養学部 教授 吉田信彌



#### 女性と原付自転車

今号も前号に続いて交通統計の「状態別年齢層別負傷者数」のデータである。使用するのは「人口10万人当たり負傷数」である。図1は30代から50代の女性の人口10万人当たりの原付自転車運転中の負傷者数の年次推移を示したグラフである。と、書く交通事故統計の用語に辟易されてしまうかもしれない。

第一に原付自転車という名称がびんと来ない。50ccのバイクである。今の学生は「原チャリ」と呼ぶ。それを運転中の女性の負傷者の発生率

の推移が図1だが、30歳以上の子育て世代の女性が「原チャリ」を使うのか、と思うだろう。実際に街中でバイクに乗る人は男性が主で、学生の多い私の住む仙台でも女子大生の原チャリは少ない。それゆえ、なぜ女性と原付自転車なのかという戸惑いもあり、冒頭の段落になじめない感じを抱いたのではないだろうか。

統計が全国集計だということを改めて思い起こして、ここで農村部へと目を転じてみよう。軽トラックは農作業の必需品である。高齢者の事故に軽貨物車が多い事情も農業を思えば理解できる。その軽トラックにまじって女性のバイク姿も見かけた

ものだった。農家では荷物が無い移動に女性もバイクを使う。

統計は数値を追うだけでなく、観察と想像力をもって補うと楽しくなる。今回の図1はなかなか読み解き甲斐のあるグラフである。今号あたりからあまり目にしないような形状のグラフを登場させるが、グラフの読み方の練習もかねて、女性の免許保有者の増加が何をもたらしたかの歴史を振り返って行こう。

#### 山頂から 推移を読み解こう

図1では各年齢層が山を描く。まずは縦軸に沿った山の高さに目が行

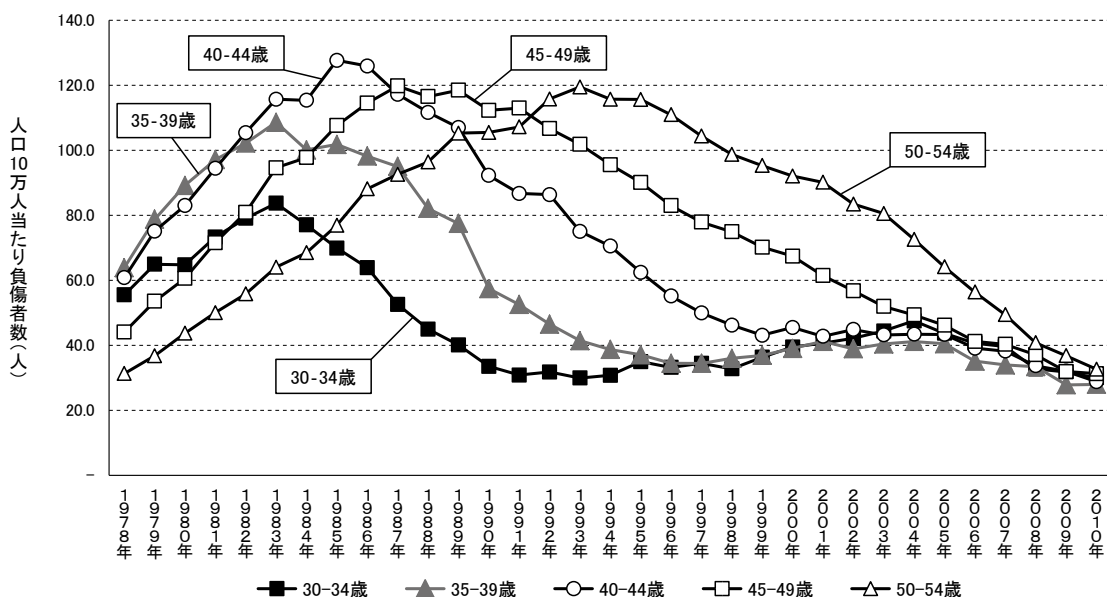


図1 女性の年齢層別人口10万人当たり原付自転車運転中負傷者数の推移

つぎに山のピークの前後を見よう。目立つのは右下がりの山の稜線ではないだろうか。各年齢層の下がる直

### 山の稜線から 推移を読み解こう

う少し読み解く作業を続けよう。

くだろう。30歳から34歳は1983年にピークがある。35歳から39歳の年齢層も同じく1983年がピークである。40歳から44歳はそれよりあとの1985年がピーク、45歳から49歳のピークは1987年から89年までの3年間とみてよい。50歳から54歳は1993年と5年ほど後ろにずれる。

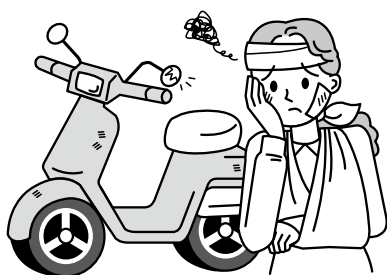
負傷者全体の人口当たりの人数は1980年から2006年まで増加基調にある。その増加傾向に反して、図1の示す女性の負傷は減少傾向が目立つ。1990年代がとくにそうである。年齢差も2000年代から縮小し、増加傾向も年齢差も過去の話となつてしまった。今さら取り立てて問題にする必要があるのか、もはや、めでたしめでたしではないか、と言うのは少し待って、グラフをも

線の間隔がほぼ同じ、つまり横軸に沿って平行移動しているように見えないだろうか。しかもその間隔は5年ほどである。そこから何がえてくるだろうか。

ここで図1の山の稜線をつくる点と点の關係に注目してほしい。ある年齢層である一つの点は5年の間隔で1ランク違いの年齢層の点になる。両者はほぼ同じメンバーで構成される。

そのとき負傷者率がほぼ同じである、という關係にある点と点の組をいくつか見出すことができる。たとえば、1983年の30歳から34歳の年齢層と1988年の35歳から39歳の年齢層は人口当たりの負傷者数（負傷者率）は同程度である。

図1の右端の50歳から54歳の年齢層と45歳から49歳の年齢層の關係のほうを読みやすいだろう。1990年に45歳から49歳の年齢層は1995年には50歳から54歳の年齢層になる。そのとき45歳から49歳の図中の点から真横に5年先に伸ばしたところらに50歳から54歳の点があるとしたらどうだろうか。そのグループは5年経っても、同じ高さ、つまり同じ



イラスト・本田牧子

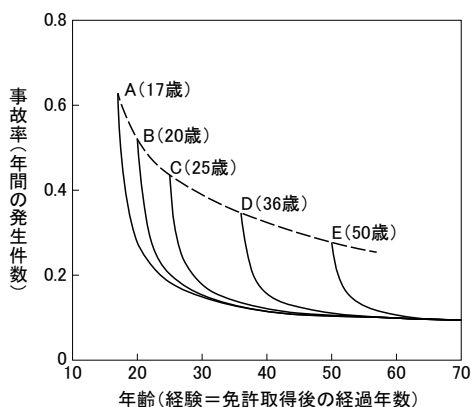


図2 年齢と経験の効果<sup>1)</sup>

負傷者率ということである。5年の経験があるなら、事故が減ってもよさそうなものではないか。

図1は同じ年齢層をつないでグラフの曲線を描いたので、毎年その年齢層のメンバーは入れ替わる。その負傷者の発生率が下がるのは、入れ替わった若い世代の負傷者率が低いからである。若いほうが低いのは、より安全な運転をするか、バイクに乗らなくなるからだろう。時代が新しくなるにつれ、新陳代謝によって事故率は下がるのが趨勢である。しかし、その中と同じ事故率のまま時を過ごした世代がいたのである。

どの年齢層も横軸の時間経過とともに、年齢が増し経験を積みれば事故率は下がる、というグラフである。

ところが、図1の原付自転車運転する女性には自動車の図2のモデルはあてはまらない。5年の経験でも事故率が下がらない。分別盛りの40代になってもなお高い事故率である。

### 自動車には見られない 女性の原付自転車の推移

自動車運転では経験によって事故率は下がる。1年の経験でも下がる。その運転経験と年齢の関係については図2のモデル図が知られている。経験の浅い、運転を始めた初心者では年齢の若い層ほど事故率は高いが、

運転経験が生かされないだけで、すまない。年齢とともに収入が高くなり、体力も衰えるので、原付自転車を使わなくなり、自動車への乗り換えが進むはずである。原付を運転する人と機会が減るなら、人口当たりの負傷者率は減ってもよさそうなものである。そうならないで、分母である運転人口が縮小したのに、負傷者率と同じことは実質的な発生率は上昇したということにならないだろうか。

経験を生かさないバイク世代の女性が存在したと言える。

### なぜ女性たちは バイクに乗ったか

そもそもなぜ女性の原付自転車の

負傷者が1980年前後から増えたのか。それには理由がある。

その時期こそ二輪車メーカー、HとYとがその面子をかけて二輪車の売り込み合戦をした「HY戦争」のさなかであった。技術開発や販売の「戦争」ぶりはさておき、消費者としては2社の女性用バイクのコマーシャル合戦は見ものであった。

片やソフィア・ローレン、もう一方は八千草薫である。出演料もさぞ高いだろう超大物である。二人とも美人女優であるが、年齢は若くはない。当人気人の若いアイドルをあえて両社とも起用しない。いまでいえば、AKBではなく鈴木京香といったところである。そこに訴えたい女性の年齢層が見えてくる。

テレビコマーシャルとしては人気が出た。ソフィア・ローレンの運転中に発する掛け声も有名になり、そのバイクの代名詞にもなった。バイクに乗る女性の姿は当時は新鮮だった。販売競争が激烈だったので、消費者は新しいバイクを割安で購入できた。こうして女性のライダーは増え、負傷者も増えた。

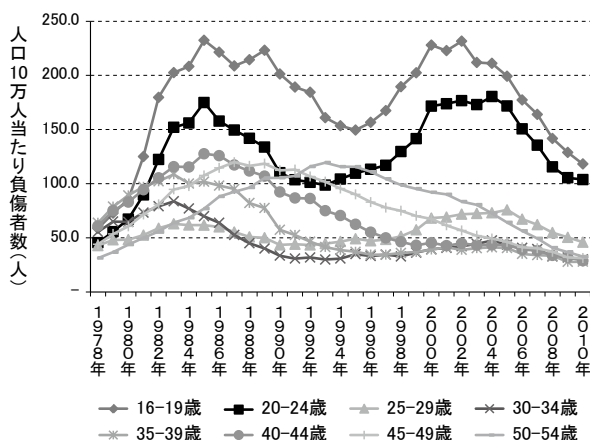


図3 女性の年齢層別人口10万人当たり原付自転車運転中負傷者数の推移(その2)

ではなぜメーカーは女性向けのバイクを開発したのか。それにも理由がある。簡単にいえば新たな消費者層を開拓し、二輪車のイメージを変えたかったからである。

昔から10代の若年男子が二輪車で起こす死亡事故率の高さとその傍若無人ぶりが交通安全史では問題になった。1980年前後は高校生の二輪車の使用を高校で禁止しようという機運が高まっていた。高校生は二輪車の免許を取らない、二輪車に

乗らない、買わないの三つの「ない」の「三ない運動」である。

メーカー側からすれば、三ない運動は二輪車を悪役とするバイクの不买運動であるからやめてほしい。ところが、三ない運動の推進役はPTAである。文部省ではない。当時の文部省はバイクを禁止するより安全な乗り方を教える教育をすべし、との考えだった。政府が相手ならメーカーもやりようがあるが、高校生の父母にはかなわない。黙るしかないから、別の客層を探す。

そのとき女性がバイクを運転するなら客層が増えるだけでなく、二輪車のイメージも変わる。そこで売り込みにも拍車がかかる、というわけである。

## 山は崩せなかったか

今日ではH・Y戦争は不毛なシェア争いだったとの評価が主である。三ない運動も1990年代には下火になり、禁止するより安全指導をという考えが優勢になる。その間に二輪車離れが進み、事故は減って行った。

悔やむべきは女性のニューライダーへの安全対策ではなかったか。5年経っても同じ負傷発生率という彼女らに再教育の機会などを与えることはできなかったのか。原付のユーザーは地域にまとまることもあるので、手の打ちようはあったのではないか。女性の負傷者はもっと早く減らせ、図1の山の高さを低くできたのではなかったのか。

なぜ、彼女たちの危険性に気づかなかったか。私も気づくのが遅かった。その理由の一端を探るには図3をみてほしい。図3は図1に10代と20代の若い層を加えたグラフである。図3では図1で見た山の形を辿りにくい。若い層の多さが目立つのと縦軸の目盛りの違いのせいである。目盛が伸びると問題とした山の形状を見過ごしてしまう。

データは丹念に読むべし、との教訓がそこにある。

(よしだ・しんや)

文献

- Maycock, G., & Lockwood, C. R.: The accident liability of British car drivers. Transport Reviews, 13, pp.231-243. (1963年)